Annexe

Biographie de Jacques-Théodore Saconney



Jacques Théodore SACONNEY
né le 18 janvier 1874 à Turin (Italie).
décède à Dijon le 13 juillet 1935

BIOGRAPHIE DE JACQUES THEODORE SACONNEY

Jacques Théodore SACONNEY est né le18 janvier 1874 à Turin (Italie). Il est le descendant d'une longue lignée de Dijonnais. Ses parents, Théodore SACONNEY et Agathe POILLOT, dans les années 1865, vont s'installer en Italie. Ils achètent le Café de la Gare à Turin. C'est là que le petit Jacques-Théodore va voir le jour, mais également là qu'il va apprendre à parler couramment l'Italien, ainsi que le Piémontais (langage qu'il utilisera à bon escient).



Insigne du 4ème régiment du Génie

A 10 ans, il revient à Paris, pour poursuivre ses études au lycée Henri IV. Grand sportif, il pratique le football (découvert par les Parisiens en 1877), ainsi que l'aviron. Bon élève, il poursuit ses études et réussit le Baccalauréat « es-sciences ».

Le 16 octobre 1895, il s'engage comme volontaire pour 3 ans à la mairie du 5ème arrondissement. Le jour même, il est admis à l'Ecole Polytechnique avec le n° 216 sur une promotion de 223. Il sera sous les ordres du lieutenant colonel ANDRE. Il en sort 34ème sur 222 avec le grade de sous-officier élève du génie.

.***L'Ecole Polytechnique***

L'école, établie à Paris, est destinée à former des sujets pour les services de l'artillerie (métropolitaine ou coloniale), du génie, du commissariat des colonies, de la marine nationale et de diverses fonctions publiques (Ponts et Chaussées, Mines, Eaux et Forêts). La durée des études est de deux ans et l'admission dans les services ci-dessus est subordonnée ax nombre des places disponibles et du classement de sortie. L'école est dirigée par un général de brigade, assisté d'un lieutenant-colonel.

Le 1er octobre 1897, il entre à l'école d'application de l'artillerie et du génie de Fontainebleau, avec le n° 24 sur une promotion de 50 élèves officiers. Il en sort, 2 ans plus tard, 4ème sur 47.

.

Ecole d'application de l'artillerie et du génie (Fontainebleau).

Cette école est destinée à former des officiers pour l'artillerie métropolitaine, l'artillerie coloniale et le génie.

Les élèves de Polytechnique, jugés aptes à leur sortie à servir dans l'une des armes indiquées accomplissent tout d'abord une année de service dans un régiment en qualité de sous- lieutenant. Ils accomplissent ensuite, dans ce grade ou dans celui de lieutenant, un stage à l'école de Fontainebleau, pour y recevoir une instruction technique et un complément d'instruction militaire et équestre.

Sur son bulletin de signalement et notes , nous pouvons lire Signalement : taille 1,77, cheveux et sourcils châtains, front étroit, nez moyen, yeux gris bleu, bouche moyenne, menton rond, visage ovale, sans marques particulières. Constitution et santé : assez bonne (a éprouvé 3 atteintes d'appendicite). vue normale. Physique : très bien quoique insuffisamment développé. Conduite : très bonne. Observations : parfaitement noté sous tous les rapports, très bonne aptitude militaire, assez bon cavalier. Le général de division quant à lui note : mature, vif et intelligent, sera certainement un très bon militaire.

Le 1er octobre 1899 il est nommé lieutenant en 2ème. Le 3 novembre de cette même année, il est affecté au 14ème Corps d'Armée et plus particulièrement au 4ème régiment du génie de Grenoble où il est versé sur sa demande à la compagnie d'aérostiers.

Là il fera plusieurs ascensions en ballon libre en montagne également en ballon captif. Ce régiment du génie est celui qui était au Tonkin en 1885.



Jacques Théodore Saconney au 4ème RG de Grenoble (Photo de JL Saconney)



Uniforme du Génie

Au mois de mai 1900, Saconney se trouve à l'école d'Instruction Aérostatique, de l'Etablissement Central d'Aérostation Militaire à Meudon. Il a comme directeur le Lieutenant-Colonel Charles RENARD, comme instructeur le Commandant HIRSCHAUER remplissant les fonctions de Commandant de l'Ecole d'Instruction. Le Capitaine RICHARD, quant à lui, remplit les fonctions d'adjoint au commandement de l'école. L'instruction technique est confiée aux capitaines VOYER, PERET et RICHARD.

Cette instruction comprend trois parties : conférences, séances pratiques et ascensions. Durant cette session, le lieutenant Saconney suit les cours aux côtés du Lieutenant de Vaisseau Genty, des capitaines de Gondac, Genelon, Reynaud, Mouteron-Brachet, Leroux,Lefier, Duchene, des lieutenants Do, Combe, Gaucher, Alberty, Patard et Izard

Le 1er octobre 1900, toujours affecté à Grenoble il obtient le grade de lieutenant en 1er.

Le 1er avril 1901, il quitte le 4ème régiment du génie pour le 1er régiment du génie à Versailles. Dès la 1ère année il est excellemment noté, son bulletin nous révèle : «…aspect très jeune, remarquablement entraîné à tous les exercices physiques, caractère ardent et audacieux, dur pour lui-même, dessine comme un artiste, parle l'italien comme le français, en somme officier sortant de l'ordinaire. »

En 1902, il participe aux manœuvres de forteresse de Chalons. Il va se faire reconnaître comme un très grand aérostier par ses pères. Blottit dans sa nacelle, il rend l'information telle qu'il la voit, avec rapidité, sécurité et précision dans ses propos.

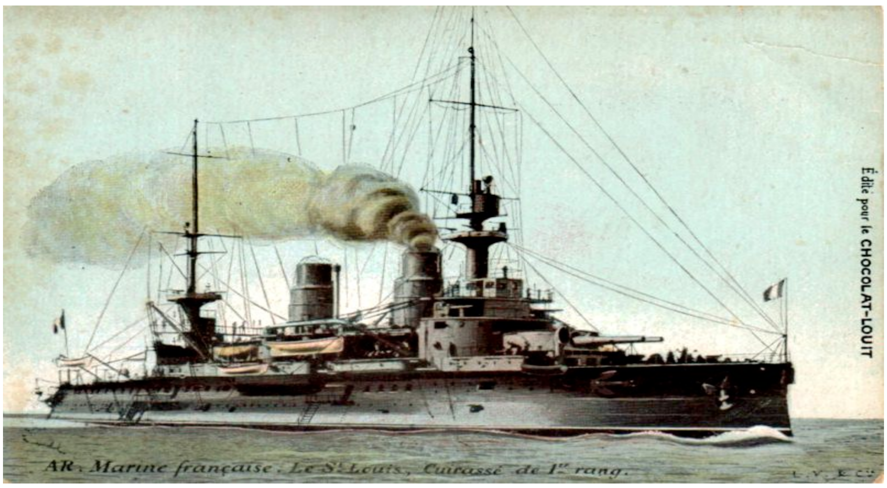
En mai de cette même année, il réussit à son examen pour obtenir le Brevet Supérieur d'Aéronaute. Ce brevet d'aéronaute est délivré aux officiers et sous-officiers, de l'armée d'active, de la réserve et de l'armée territoriale, reconnus aptes à conduire les ballons libres, à la suite d'un certain nombre d'ascensions exécutées, au moins en partie et à titre de contrôle, sous la direction d'officiers, pourvus du brevet supérieur d'aéronaute militaire.

Le 1er octobre 1902, il est nommé Capitaine, prends ses quartiers à Rochefort, pour être affecté à l'Etat Major particulier du Génie.

Le 22 mai 1902, il obtient son brevet de pilote de ballon libre.

Il dirige le service des constructions aéronautiques. Il reste deux années en poste à Rochefort. Durant ce temps, il va en 1903, participer à la rédaction du règlement sur la construction du matériel d'aérostation.

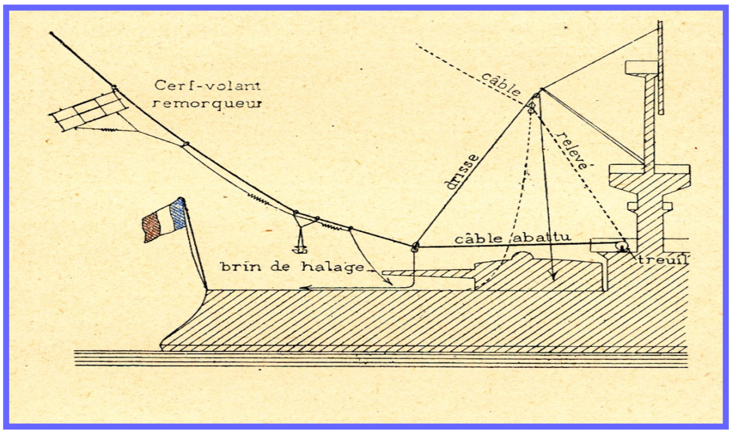
La métrophotographie développée en France pars le Colonel Laussedat étant en vogue, le Capitaine Saconney effectue des études sur ce système de relevé géographique.

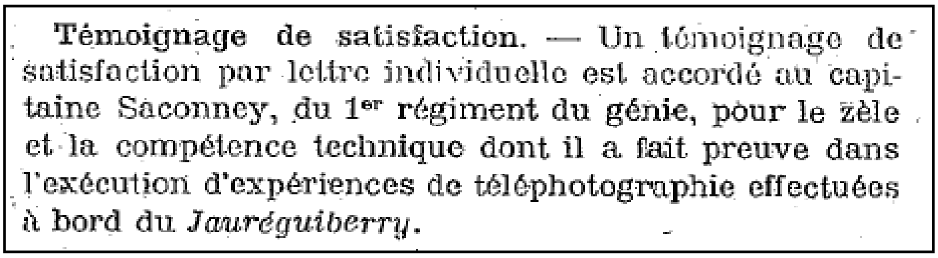


Le Saint Louis

En juillet 1904, comprenant que pour pousser ses recherches, il doit être à bord d'un navire, il demande l'autorisation d'embarquer sur le cuirassé « *Jauréguiberry* » qui participe à des manœuvres avec l''escadre du Nord au large de Rochefort.. Lors des exercices, il va préférer l'emploi du cerf-volant à celui du ballon, pour deux raisons, l'un étant la place nécessaire à la préparation du ballon, la seconde étant l'utilisation de l'hydrogène.

Durant son séjour sur le bateau, il cartographie les côtes de la Vendée.





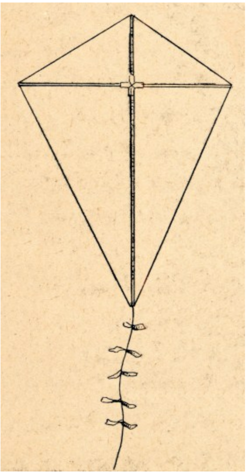
Témoignage de satisfaction. — Un témoignage de satisfaction par lettre individuelle est accordé au capitaine Saconney, du 1er régiment du génie, pour le zèle et la compétence technique dont il a fait preuve dans l'exécution d'expériences de téléphotographie effectuées à bord du *Jauréguiberry*.

Extrait de « la revue du cercle militaire » du 25 janvier 1905

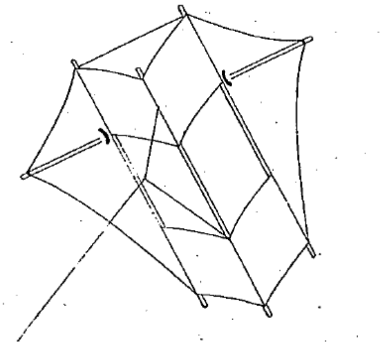


Du 8 mai 1905 au 25 juin 1905, le Capitaine Saconney est en mission à bord d'un bâtiment de l'escadre de la méditerranée, le cuirassé le Saint-Louis.
Lors de cette mission il expérimente, mais surtout il améliore le système de photographie par cerfs-volants afin de procéder aux relevés des côtes de l'Algérie et du Maroc. Pour cela il va employer différents types de cerfs-volants. Il commence par le cerf-volant type caisse du Capitaine Lenoir, puis il essaie un cerf-volant américain très en vogue, le Conyne, qui par la suite sera modifié et utilisé par l'armée française, portant alors le nom de French Kite. Il essaie également le cerf-volant de Gabriel Madiot, mais également l'appareil volant d'Emile Wenz ainsi que celui de l'Anglais Cody, qu'il nomme le Mexicain. Le guide et le travail de restitution géographique des côtes lui vaut une nouvelle lettre de recommandation.

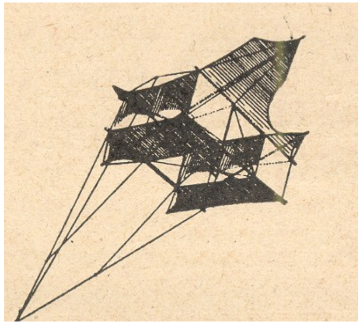
. L’Académie des Sciences lui attribue une part de son « prix extraordinaire de la marine » En octobre de cette même année, il est noté « Officier des mieux doués comme intelligence et puissance de travail, esprit chercheur et inventif… »



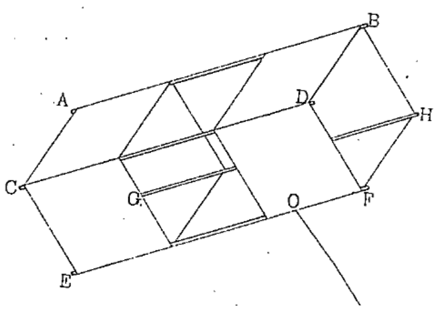
Cerf-volant type Wenz



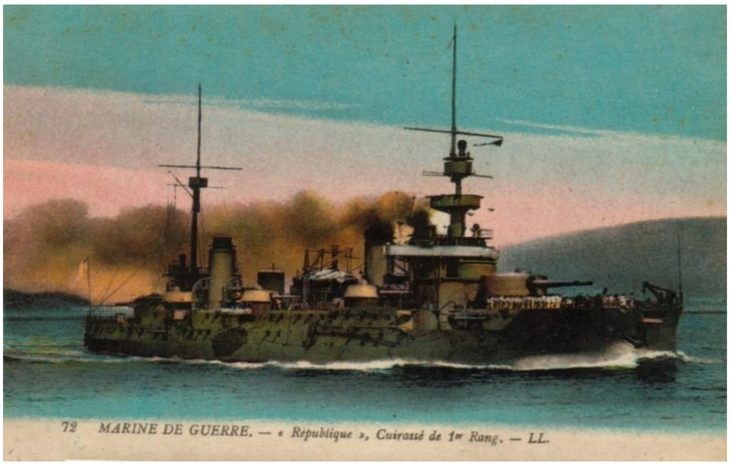
Cerf-volant type Conyne



Cerf-volant type Cody
Appelé par Saconney
« Le mexicain »



Cerf-volant type Lenoiur



Le cuirassé « La République »

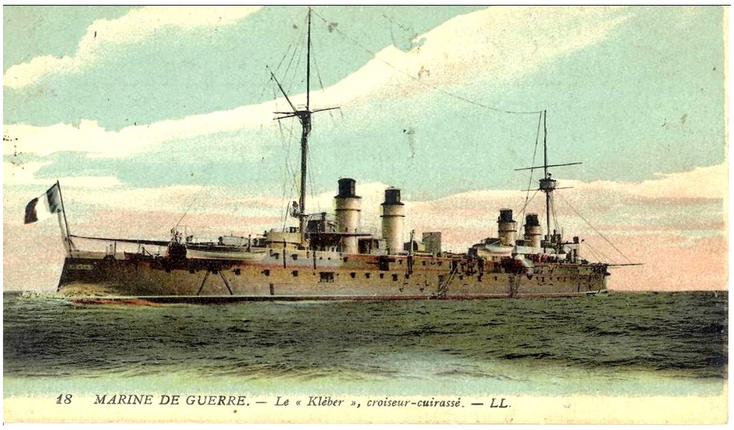
Durant son expédition sur les cotes africaines, il procède au lancement d’un cerf-volant muni d’une antenne TSF qui permet de communiquer avec la Tour Eiffel. Sa mission terminée il revient à Versailles. Le 27 mars 1906 le Ministre de la Marine lui remet une lettre d’éloge.

Le 25 avril 1906, il est affecté à la section technique du génie à Versailles. Du 24 juin au 7 juillet 1906, il participe aux manœuvres aérostatiques de Belfort. Il en est de même à Belfort, du 16 juillet au 28 juillet 1907, pour des manœuvres similaires. Revenu à Versailles, il rédige un « projet d’instruction pratique sur le service des aérostats militaires » qui lui vaut un témoignage de satisfaction du Ministre de la Guerre M. Eugène Etienne, le 15 septembre 1907.



Palmes Académiques

Jacques -Théodore Saconnet sera lauréat de l’Académie des Sciences, pour le perfectionnement qu’il a apporté aux méthodes de levée des côtes et à la téléphotographie
Le 9 décembre 1907, il fait une conférence à l’Ecole Supérieure de la Marine sur la Téléphotographie. A cette date, le Ministre de la Marine lui décerne une nouvelle lettre d’éloge. Le 2 janvier 1908 il est nommé Officier d’Académie.



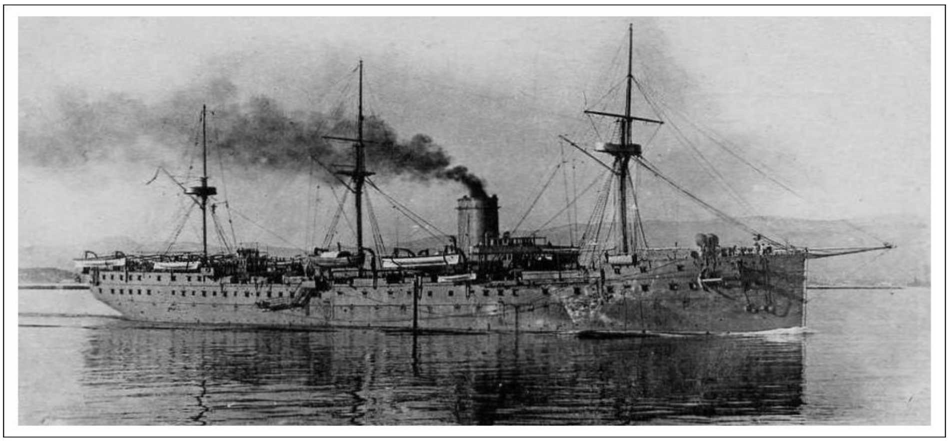
Le Kleber

Le 6 janvier 1908 il est mis provisoirement à la disposition de la Marine. Embarqué le 10 janvier 1908 à Villefranche-sur-Mer, sur le cuirassé *La République*, il va surveiller et diriger pendant trois mois des expériences de téléphotographie par cerfs-volants. Il débarque à Toulon le 13 mars 1906.

Il faut signaler que Jacques Saconney, sur le cuirassé *Le Duguay-Trouin*, procède à l'organisation du 1er poste. Il réintègre le 14 mars 1906 la section technique du génie à Versailles.

Durant les trois premiers mois de l'année 1908, J-.T Saconney fait des expériences de photographie aérienne à bord des contretorpilleurs de l'escadre de la Méditerranée ainsi que sur *La République*. Le 22 mars 1908, dans les murs du Conservatoire des Arts et Métiers durant 2h30, le Capitaine Saconney donne une conférence sur le sujet qui le passionne, « Levée de plans par la photographie »

Le 11 mai 1908, il est mis à la disposition du département de la Marine. Il embarque à Marseille sur *le Meurthe*, puis du 16 au 26 mai 1908, il passe sur le croiseur cuirassé « *Le Kleber* » à proximité des côtes du Maroc.



Le Dugay-Trouin

Du 27 mai au 9 juillet 1908, il est à terre à Casablanca ; du 10 au 31 juillet, il est en mer sur *Le Kleber* au large de Casablanca. Durant ces trois mois, entre autres choses, il établit une liaison TSF entre les ports de Saffi-Mogador et les ports du Nord. Il procède à des reconnaissances télé-photographiques des ports. Il débarque à Marseille le 5 aout 1908.

Cette campagne lui vaut une lettre du Ministre de la Marine, comportant une proposition d'inscription pour la Légion d'Honneur. Le Ministre de la Guerre répond officieusement que Jacques Saconney n'a pas une ancienneté suffisante. Il entre à la section technique du génie le 6 août 1908. Puis du 14 au 31, il prend part aux manœuvres aérostatiques à Belfort, manœuvres intégrées dans les manœuvres de forteresse. A la suite de quoi le Gouverneur militaire de Belfort, lui exprime par écrit sa satisfaction.

Le 17 septembre 1908, le Ministre de la Marine lui délivre une lettre d'éloge. Le 11 décembre 1908, il donne une conférence à L'Ecole Supérieure de la Marine, sur ses expériences en Méditerranée. . Il crée, lors de cette occasion, les cours d'aéronautique en abordant la théorie géométrique de l'aéroplane.

Maintenu à la Section Technique du Génie il organise le bureau de restitution photographique, commun au département de la guerre et de la marine. Le 31 décembre 1908, il est détaché au 25ème bataillon du génie à Versailles



Le 24 mars 1909, il participe au concours de photographie aéronautique, organisé par l'Aéro-club de France, et gagne le 1er prix. Il reçoit un témoignage de satisfaction du ministre de la guerre ce même jour.

Du 16 au 30 mai 1909, il accompagne le Capitaine Dollfuss et Madiot en Angleterre afin d'observer les cerfs-volants de Samuel Franklin Cody qui, depuis 1906, a vendu son invention au War-Office. De retour en France il fait construire par la Maison Astra de Meaux un train de cerfs-volants, réalisé en deux mois.

Du 16 au 31 juillet 1909, il participe aux manœuvres aérostatiques de forteresse à Belfort, avec ses nouveaux cerfs -volants. Le 16 août 1909, il part pour Moutiers afin d'exécuter à l'aide d'opérations photographiques des levées d'une partie du Massif de la Vanoise. Il rentre le 10 septembre 1909

Du 18 au 24 septembre 1909, il anime un congrès à Nancy sur le nouveau procédé de topo-photographie aérienne.

Le premier novembre 1909, le magasine l'Aérophile publie un article 'Conseils pratiques de photographie aérienne' dans lequel Jacques Saconney donne les résultats de son étude sur la photographie aérienne depuis 1904

Le 16 décembre 1909, il reçoit la médaille du Maroc pour son travail dans cette région.

En janvier 1910, ayant considérablement amélioré sa conception du cerf-volant, il part au fort d'Alprech près de Boulogne sur Mer, où il effectue des tests avec ses cerfs-volants . Son épouse Marie-Louise Saconney ascensionne à ces côtés.



Médaille du Maroc

Nous avons parlé, il y a quelques jours, des expériences de cerfs-volants porteurs, qui se poursuivent depuis quelque temps sur la plage du Portel. Or, on annonce que le capitaine du génie Saconney a réussi la mise au point complète de ces appareils.

Lors d'une récente tentative, le train n'étant formé que de cinq cerfs-volants, le capitaine s'est élevé, en compagnie de Mme Saconney, avec la plus grande facilité, à une hauteur d'environ 100 mètres.

Extrait du journal « la paix sociale » du 20 janvier 1910



Le couple Saconney dans la nacelle au Cap d'Alprech



Montée de Mme Saconney Marie Louise

Lors de son séjour au Fort d'Alprech, il participe au meeting de cerfs-volants organisé par l'Aéro-club de Boulogne au cours duquel à deux reprises le train Saconney s'élève à plus de 100m.

A la suite de ces essais et de la conférence qu'il donne à l'Ecole Supérieure de la Marine, le Ministre de la Marine lui décerne une lettre d'éloge le 7 avril 1910.

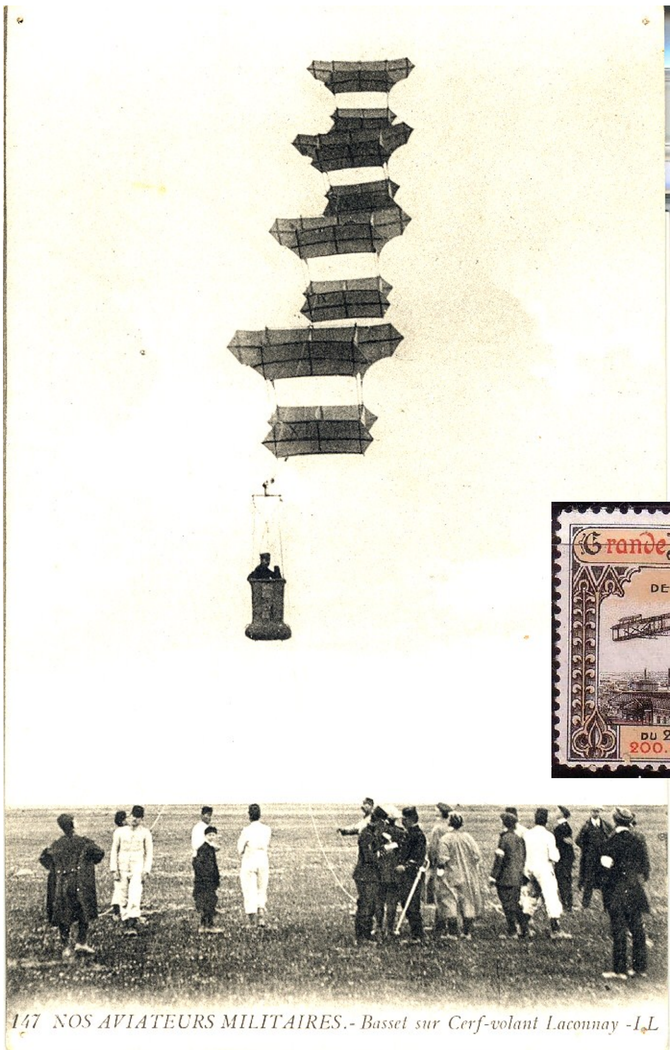
Le 1er mai 1910, il est affecté comme capitaine en 1er à la section 6/5 du 3ème régiment du génie d'Arras. Il procède des expériences au camp de Chalons. Il utilise le train de cerfs-volants construit par la maison Astra. A plusieurs reprises, son épouse Marie-Louise effectue des ascensions en cerfs-volants : elle est la première femme et sûrement la seule à avoir effectué des levées en cerfs-volants.



Insigne du 3ème Régiment du Génis d'Arras.

L'aviation prenant de l'importance et devant la pression du Parlement, qui réclame avec insistance une uniformisation de cette dernière, le général Brun, Ministre de la Guerre, décide le 10 avril 1910 que cette nouvelle arme sera confiée à une direction du matériel aéronautique, placée sous la responsabilité de la 4e Direction, c'est-à-dire celle du Génie qui patronne aussi l''aérostation et les dirigeables, ce qui facilite la communication entre les services. Il est demandé au Capitaine Saconney d'organiser ce premier centre d'aviation militaire à Mourmelon

En juin 1910, il devient le chef du dépôt de matériel aéronautique du camp de Chalons, qu'il crée entièrement. Comme instructeur dans ce centre, il va donner des cours pratiques de tirs de siège dirigés à partie d'un ballon captif. Il organise également une section photographique.



Du 3 au 10 juillet 1910, le Capitaine Saconney assiste à la grande semaine d'aviation de Reims. Faisant partie du jury, il ne peut concourir, mais son train de cerfs-volants est confié au Lieutenant Basset. A cette occasion, le train Saconney bat le train Madiot, en enlevant à 200m durant 42 minutes le Lieutenant qui effectue à ce moment-là sa première ascension.





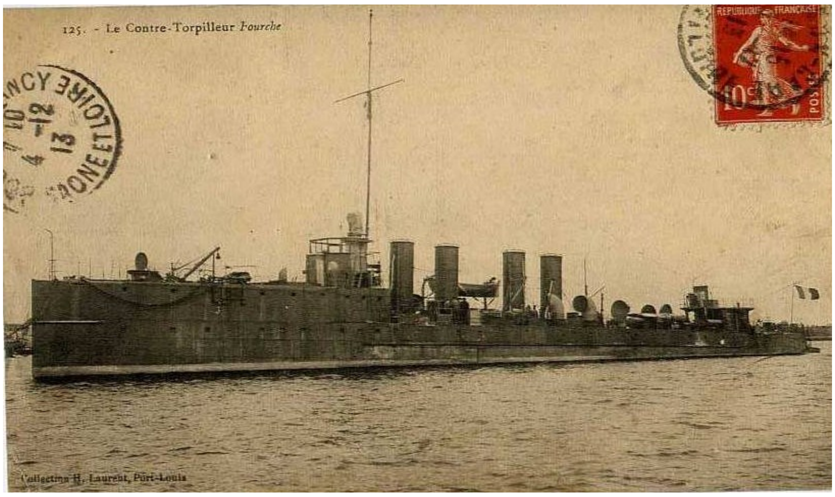




Le 12 juillet 1911 il est fait chevalier de la Légion d'Honneur.
Du 8 août au 17 septembre 1911, il procède à des expériences de cerfs-volants montés sur *l'Edgar Quinet*.
C'est pendant l'année 1911 qu'il met au point une voiture-treuil, de la marque Delahaye, avec le représentant de la firme de Reims.



Au cours du premier semestre de l'année 1912, il se rend au camp de Chalons pour faire des études sur les hélices. ainsi que sur l'emploi de ballonnets pour connaître la vitesse et la direction du vent. Du 6 septembre au 20 octobre, il réalise des expériences de cerfs-volants montés au cours des manœuvres navales à bord du contre-torpilleur *La Fourche*.

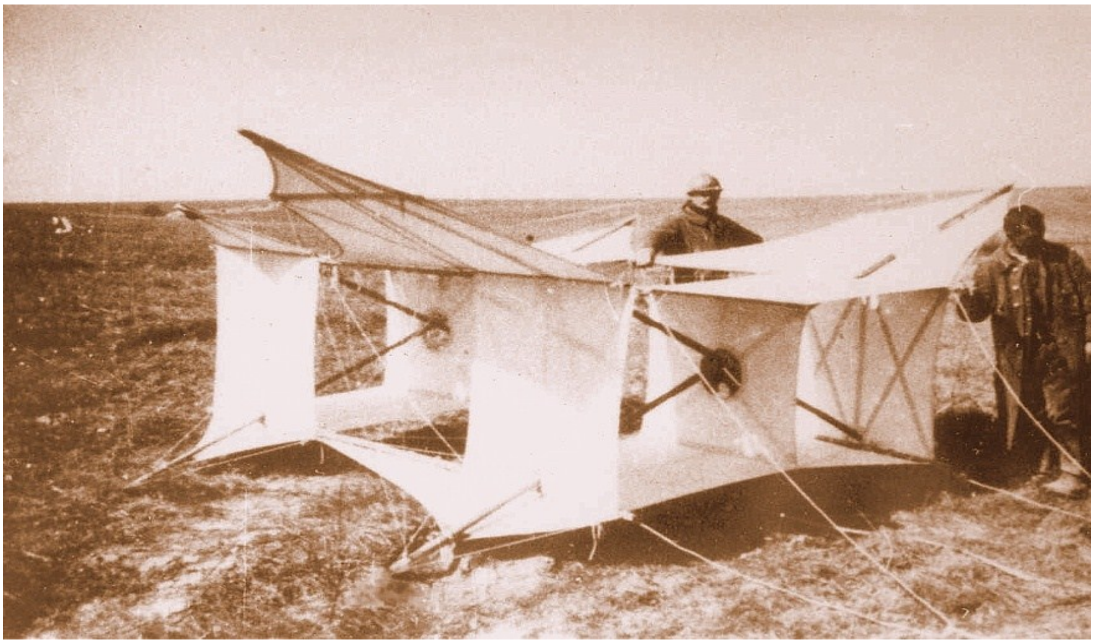


Contre-torpilleur « La Fourche »

Le 16 novembre 1912, il lui est demandé de créer le laboratoire d'aérologie et de téléphotographie à Chalais-Meudon. Il sera secondé par le lieutenant Chollet.
Du 17 mai 1913 au 7 juin 1913, lors des manœuvres navales à bord de *l'Edgar Quinet*, il effectue des expériences de cerfs-volants montés.
Le 13 août 1913, il reçoit un témoignage de satisfaction du ministre de la guerre. Le 2 novembre 1914, il devient chef du dépôt de matériel du parc aérostier d'Epinal.
Le 28 août 1914, il commande et est l'observateur de la section automobile de ballon captif et de cerfs-volants montés, constituée à Epinal et envoyée par la 1ère Armée dans les Vosges sur le front de la Mortagne. Par ce fait de guerre, il remet en place les compagnies d'aérostiers qui avaient disparu en 1911. Le 15 septembre 1914, il prend en charge la 30ème compagnie d'Aérostiers. Le 2 octobre, il est mis à la disposition de la 2ème Armée pour les 13ème et 14ème Corps d'Armée sur le premier front de l'Aisne. Le 31 octobre1914, il passe au détachement d'armée de Belgique, sur le front d'Ypres.

Le 8 novembre 1914, il est cité à l'ordre de l'armée dans ces termes :
« A rendu des services importants en organisant rapidement une section automobile de ballon captif et de cerfs -volants montés. A parfaitement commandé cette section, sur le champ de bataille et a fait à bord du ballon, dans des circonstances difficiles et malgré le feu de l'artillerie ennemie, de nombreuses ascensions pour situer les batteries adverses et régler le tir de notre artillerie »

.Le 10 décembre 1914, il revient en France, est mis à la disposition de la 2ème Armée sous le commandement du Général Pétain, basé à Olhain. Il prend en main l'école de Saint Pol.



Cerf-volant Saconney en Artois



Photo collection M Vignaux SHAA

Ecole de Saint-Pol

Au début du conflit, l'observation se faisait soit par des marins, expérimentés aux hauteurs, soit par des officiers en raison du secret militaire. Mais devant le succès rencontré, il faut augmenter le nombre d'observateurs, donc les former. La mission est naturellement confiée à celui qui a osé le premier sortir des habitudes : le Commandant Saconney.

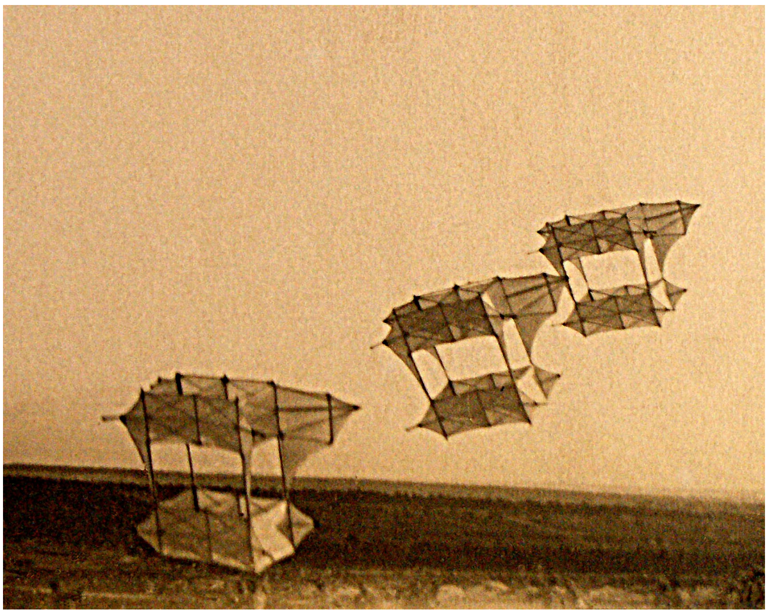
Pour plus de commodité, les élèves observateurs sont rattachés à la 39ème compagnie d'aérostiers, qui est affectée à la 10ème Armée. Le quartier général se trouvant à Saint Pol, tout naturellement le nom de Saint Pol est donné à l'Ecole.

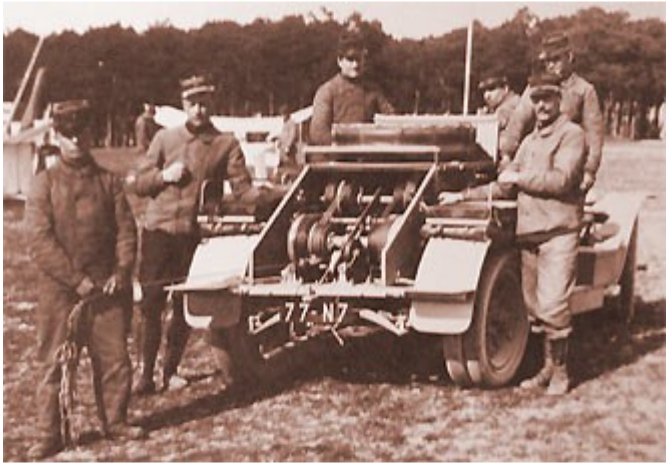
Des commandants de compagnies, des officiers de manœuvre, des mécaniciens vont passer à la 39ème compagnie, soit pour s'initier, soit pour se perfectionner dans l'observation, soit pour apprendre la manœuvre des treuils. Les exercices portent aussi bien sur les ballons que les cerfs-volants. Pour apprécier leur endurance, les prétendants doivent effectuer des ascensions aux moments les moins favorables à l'observation : présence de vent, balancement de la nacelle etc.

Une instruction préparatoire est donnée sur la crête de Notre-Dame-de-Lorette. De ce lieu, le panorama permettait de procéder à des exercices de réglage, d'orientation, de reconnaissance du terrain, de repérage de points précis, de découverte des lueurs de départ et d'arrivée des tirs de l'artillerie, de la connaissance de la téléphonie. Ensuite les exercices pratiques se faisaient avec des observateurs confirmés dans la nacelle comme Tourtay ou Saconney.

L'école fut obligée de suspendre ses activités durant l'été 1915, tous les ballons disponibles sur cette partie du front étant employés à cause de la première offensive d'Artois. L'apprentissage reprend au début de l'hiver 1915. De cette école vont sortir les meilleurs observateurs du début du conflit, à savoir Brillaud, Calderon, Arondel, etc.

La durée d'instruction pour le personnel appelé à servir dans les sections de cerfs-volants était de 3 semaines. Durant ce séjour, les prétendants suivaient des cours sur le montage, démontage, pliage, réglage, vérification des appareils, puis sur l'arrimage de la nacelle, du placement du trolley sur le câble. Ils mettaient en application la théorie mais également la pratique des différentes possibilités de lancement des trains de cerfs-volants, la rentrée, l'atterrissage, le transport sous le vent des appareils montés et l'entretien de ces derniers.





Toueurs du treuil Delahaye.

Le 25 décembre 1914, il est nommé Chef de Bataillon Le 8 janvier 1915 il dirige le groupe des Compagnies d'Aérostiers de la Xème Armée. Dans la foulée il devient, le 12 janvier 1915, Inspecteur des Compagnies d'Aérostiers des 2ème, 4ème, 5ème et 8ème Armées.

Au cours de ce mois il va améliorer le treuil 1914 en lui apportant une puissance supplémentaire soit 70cv, ce qui va permettre de ramener le ballon plus rapidement. Le 11 août 1915 il est nommé adjoint au chef de service aéronautique de la 4ème Armée, comme Commandant de l'Aérostation.

Il reçoit la citation à l'ordre de l'armée n° 406 du 25 octobre 1915, parue au JO du 8 décembre 1915 : « Officier de haute valeur et technicien remarquable. A organisé dans les meilleurs conditions le fonctionnement de l'aérostation. Est parvenu grâce à sa grande activité, à son autorité et à son intervention constante, à en faire pour l'artillerie un instrument très précieux ».

Le 3 décembre 1915 il est nommé directeur du cours d'observation et de cadres d'aérostation du G.A.C (Groupement des armées du Centre) à Aubigny.





Ecole d'Aubigny-sur-Aube

L'école d'Aubigny comprenait deux cours bien distincts, l'un dit d'observation formant les observateurs et un second dit d'aérostation formant les cadres des compagnies d'aérostiers.

Le cours des observateurs comportait une partie théorique avec de la topographie, de la perspective, de l'artillerie et de la photographie aérienne, ainsi qu'une seconde partie pratique avec observation en nacelle afin de se perfectionner dans la recherche de cible, le réglage, l'orientation et le repérage. Pour les exercices en nacelle, des objectifs analogues à ceux du front avaient été construits, avec un système de piquetage permettant de vérifier les reconnaissances de l'élève par rapport à une situation donnée.

Durant la période d'ouverture de ce centre, soit de décembre 1915 à février 1916, trois stages ont été organisés dans cette école, où tous les observateurs des compagnies d'aérostiers formant le G.A.C. sont venus perfectionner leurs connaissances.

Pour ce qui est des cadres, trois stages ont eu lieu, un en décembre, le second en janvier et le dernier en février, portant sur la technique d'observation avec des travaux en salle sur la topographie, la perspective, la photographie aérienne, des exercices en nacelle, l'étude du matériel aérostatique et des conférences sur la mise en œuvre du ballon en campagne.

Le fonctionnement de cette école a été interrompu le 26 février 1916 avec le déclenchement de la bataille de Verdun.

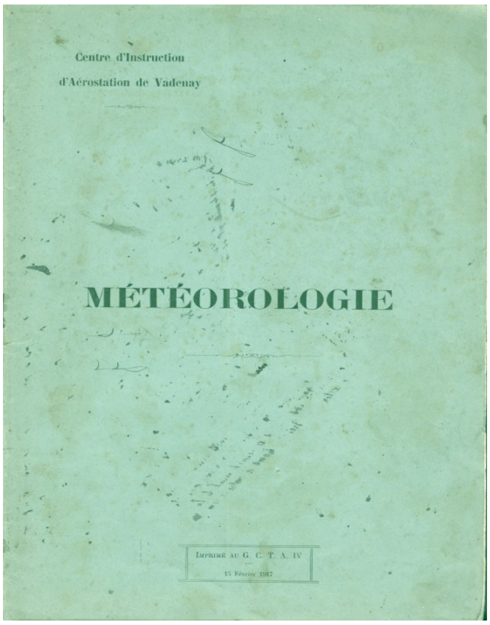
Le 21 février 1916, devant le succès de l'organisation des compagnies d'aérostiers, il est mis à la disposition de la région fortifiée de Verdun. Le 10 mars 1916, il passe à la 11ème Armée à Souilly sous les ordres du Général Pétain : il organise l'observation aérienne par cerfs-volants et ballons captifs. Le 1er mai 1916, il est remis à la disposition de la 4ème Armée.

Le 14 juin 1916 il dirige les cours d'instructions d'aérostation à Vadenay.

Centre d'Instruction d'Aérostation de Vadenay

Après la bataille de Verdun, le Grand Quartier Général préfère réunir en un seul centre l'instruction pour l'aérostation. La direction de ce centre est confiée au Commandant Saconney.

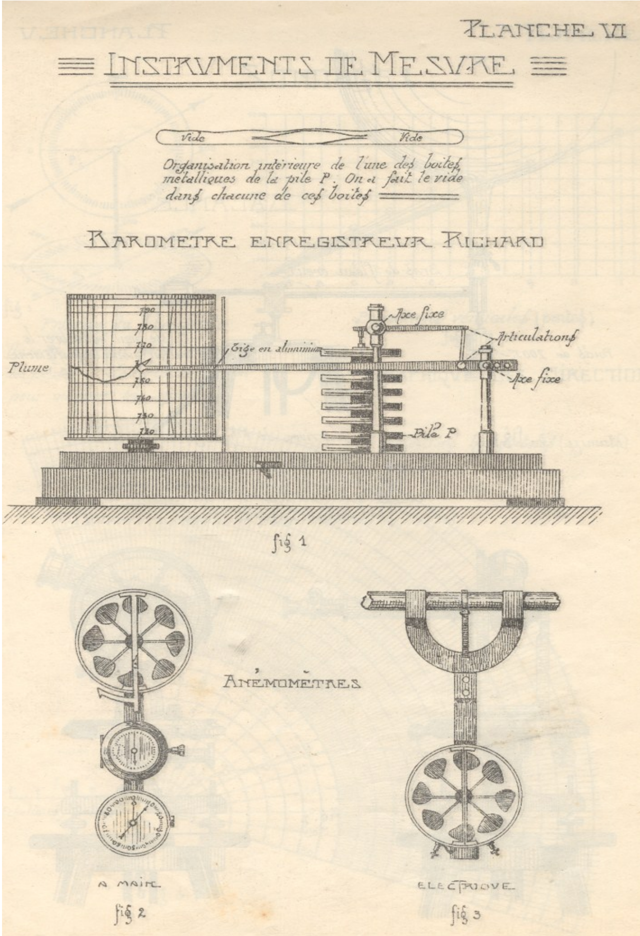
Le choix de l'emplacement se porte sur le camp de Chalons, vaste plaine, à proximité du front, offrant un emplacement idéal à la Ferme de Vadenay, proche du centre d'entraînement des artilleurs. Ce centre d'instruction fut inauguré le 1er mai 1916 et fonctionna jusqu'en mars 1918, au moment de l'offensive allemande sur la Somme.



Au début, l'enseignement de ce centre, comme à Aubigny, se répartissait en deux cours sur l'observation et une école d'aérostation.

A l'automne 1917, le centre est chargé de constituer le dépôt mobile des spécialités de l'aérostation : arrimeurs, mécaniciens, téléphonistes et mitrailleurs

Pour l'école d'observation, les cours dispensés à Vadenay étaient les mêmes qu'à Aubigny, soit : la topographie, la perspective, les principes d'observation, la photographie aérienne, le fonctionnement et la résistance du matériel d'aérostation, la météorologie, l'organisation du commandement, les règles du tir d'artillerie et du combat d'infanterie, l'amplification des cartes, la mise en perspective d'une portion de carte afin de se familiariser avec les déformations dues à la vision oblique, les séances d'orientation, de recherche d'objectifs et de réglage de tirs, l'observation des signaux d'infanterie, les liaisons optiques, l'emploi de vues panoramiques pour la recherche d'objectifs ou de réglages..



Le régime de l'école était strict et toute note insuffisante lors de l'exercice en nacelle était éliminatoire. Durant cette période, 30 stages d'élèves observateurs sont organisés. Sur les 841 prétendant, 428 sont classés comme observateurs.

Quant à l'école d'aérostation, 20 stages ont été suivi par 501 officiers ou sous-officiers.

Nommé le 26 mars 1917 inspecteur des Compagnies d'Aérostiers, il est détaché au G.A.R (Groupement des Armées de réserves) et au G.A.C pour les opérations de la 2ème bataille de l'Aisne. Le 27 mai 1917, il reprend la direction du centre d'instruction aéronautique de Vadenay.

Le 20 octobre 1917, il est nommé chef du bureau de la DCA au Grand Quartier Général. Le Général Duval, aide major général, le note ainsi : « Officier supérieur de valeur exceptionnelle. Joint à une très grande intelligence, l'esprit de méthode et d'organisation. A beaucoup de puissance de travail, beaucoup d'originalité d'esprit, en un mot, une personnalité très accusée. Commande avec une grande fermeté. Réalisateur par excellence. Il faut pousser cet officier qui doit arriver aux plus hautes fonctions. »

J.-T. Saconney réorganise l'artillerie anti-aérienne, les unités de projecteurs ; il crée des écoles et des centres d'instruction qui, selon le cas, complètent ou concurrencent le Centre d'Arnouville, avec notamment le Centre d'Instruction et d'Etudes de la DCA**,** installé au Fayel le 8 février 1918, puis à Pont-sur-Seine, et qui est articulé en quatre écoles : artillerie, mitrailleurs, éclairage et moyens défensifs. En novembre 1918, ce centre est transféré à Metz et devient le Cours pratique de défense contre les aéronefs.

Le 19 avril 1918, il est nommé Lieutenant Colonel et le 12 juillet 1919, il est fait Officier de la Légion d'Honneur. En juillet 1918, il est adjoint au chef du Bureau de DCA.

Le 1er mars 1919 il est mis à la disposition du ministre (12ème division) comme Chef de Bureau de DCA. Puis, le 7 mai 1919, il est nommé Chef de Service de la Navigation Aérienne.
Le 10 mai 1919, il est classé hors-cadre au Sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens.

Le 13 août 1919, il est cité à l'ordre de l'armé sous le n° 21660/D.

« A Verdun en 1916, sur l'Aisne en 1917, a assuré le fonctionnement dans des conditions très brillantes de l'aérostation. En a fait par la remarquable instruction qu'il a créée un instrument des plus précieux pour l'artillerie. Chargé d'organiser la DCA a su accroître les moyens de défense et obtenir des résultats inespérés. Partout où il a été utilisé, il a rendu des services exceptionnels ».

Le 1er octobre 1919, il est maintenu comme Directeur du Service de la Navigation Aérienne à titre de 1er résident d'après guerre.

Durant l'année 1919, il va se consacrer à l'organisation de l'aviation civile : le plan Saconney

Chef du Service de la Navigation Aérienne - service créé pour imaginer cette conversion en situation de concurrence avec nos Alliés européens - le Lieutenant-colonel Saconney posa pour premier principe que, sauf autre élément déterminant tel que la coupure maritime entre Paris et Londres, le développement d'une aviation commerciale ne pouvait être envisagé que sur des distances suffisamment longues pour que la rapidité de liaison donne l'avantage à l'avion sur le train. Il estima, en second lieu, qu'il revenait à l'État de prendre en charge l'aménagement et la gestion des routes aériennes mises à la disposition des compagnies, routes qui seraient jalonnées, à intervalles de cinquante à quatre-vingts kilomètres, soit par des stations d'escale, soit par de simples terrains de secours permettant à un avion de se poser en cas de difficulté.
Couvrant la Métropole et l'Afrique du Nord, le plan Saconney prévoyait au départ de Paris cinq routes internationales :

- pour les deux premières : à destination de Londres et de Bruxelles
- pour les trois autres, passant respectivement par :
    - Strasbourg, en direction de l'Europe Centrale ;
    - Bordeaux, afin d'atteindre l'Afrique du Nord en traversant l'Espagne ;
    - Lyon - avec bifurcation à Dijon vers la Suisse, à Avignon vers Perpignan puis le Maroc par la côte espagnole et à Marseille en direction de l'Italie ou d'Alger via Ajaccio.

Le plan Saconney prévoyait également que ce réseau serait ultérieurement complété par des routes transversales reliant les ports :

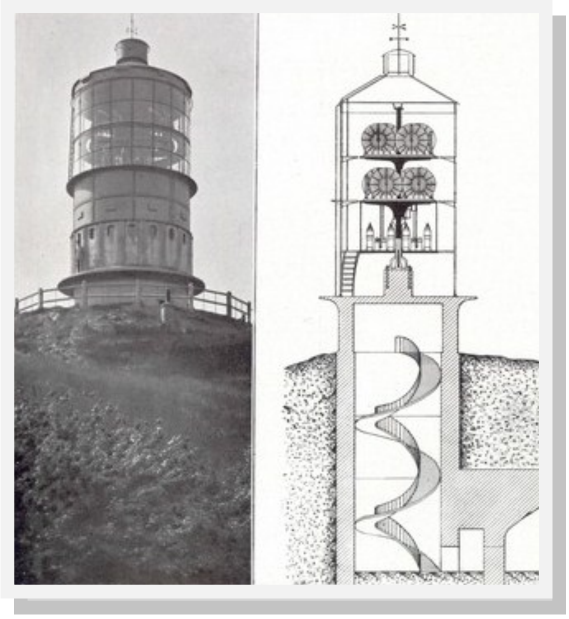
du Havre à Paris ;
de Saint-Nazaire à Tours, Lyon et la Suisse ;
de Bordeaux à Marseille et l'Italie.

La robustesse acquise par les avions mis en service sur les lignes régulières et la fiabilité accrue de leur motorisation eurent pour conséquence, dès le milieu des années vingt, la mise en cause de la nécessité, réelle à l'origine, de jalonner les routes aériennes par des chapelets de terrains de secours. Il apparut par contre, à la même époque, que l'accroissement devenu prévisible du parc aéronautique privé obligerait chaque ville
atteignant une certaine importance à se préoccuper d'agencer son aéroport. Saconney prévoit trois types de terrains :Le terrain de secours ne comprenant qu'un bâtiment, avec logement du gardien, un bureau, un atelier pour les petites réparations, une cave à essence, une cave à artifices pour signaux de nuit.
<u>La station</u> correspond aux terrains où se font les escales ou bien encore au passage des frontières pour la douane. Elle comprend les mêmes installations que le terrain de secours avec, en plus, un matériel et un personnel de dépannage, le service des douanes, un poste radiotélégraphique et un poste météorologique.
<u>L'aéroport</u> correspond aux terrains qui se trouvent aux points extrêmes. L'aéroport possède des organes et outillages créés et administrés par l'Etat :bureau de la direction, bureau des douanes, station de météorologie, de radio et de télégraphie, garage des avions de passage, garage du matériel automobile de dépannage, magasins et ateliers divers, les installations des compagnies de transports ou de tourisme, qui ont là leur tête de ligne.

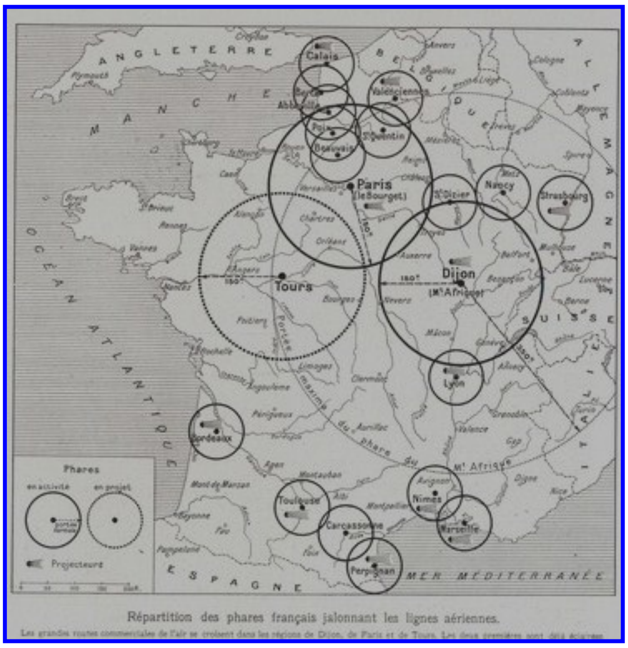


Carte générale des lignes aériennes fonctionnant en Europe en fin 1921
(revue l'Aérophile de novembre 1921 - collection du Musée de l'Air et de l'Espace

Il va équiper les lignes aériennes de phares au sol, de très grande puissance, permettant aux aviateurs de suivre facilement leur trajectoire. Il considère que le Mont Afrique est un nœud aérien sur Dijon mais également sur Tours.



Phare de Mont Afrique



A la fin de la Grande Guerre, Saconney, avait fait racheter un stock de hangars commandés par les Américains et les avait implantés un peu partout en France. Leur toiture à pans coupés est caractéristique. Certains n'ont pas de porte fixe mais un simple rideau comme à Marignane, ce qui devait être intéressant les jours de mistral ! Beaucoup possèdent des murs en briques (non porteurs, car il y a toujours une structure métallique) et la plupart du temps ils sont décorés d'une frise géométrique à mi-hauteur. (Je me demande si ce détail n'est pas postérieur à la commande initiale faite par les Américains, dixit l'auteur).



Palme de l' Instruction Publique.

Il crée également des aérodromes, tel celui du Bourget et institue une véritable politique du transport aérien tant civil que militaire. De par son action, il conduit l'Etat à soutenir des entreprises. La France lui doit d'avoir créé puis organisé le réseau commercial aérien français.

Le 1er septembre 1920, il est classé à l'état-major particulier de l'aéronautique et le 20 novembre 1920, il est breveté observateur en ballon. Puis, le 1er juin 1921, il est nommé au service de la navigation aérienne du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens.

Le 30 juin 1921, il est nommé Colonel par décret paru au Journal Officiel du 1er juillet. Un arrêté du 23 janvier 1922 le fait officier de l'Instruction Publique.

Le 1er août 1922, il est affecté à l'Inspection Technique de l'Aéronautique, maintenu à l'Etat Major particulier de l'Aéronautique et le 9 novembre 1922, il est désigné Chef de l'Inspection technique de l'Aéronautique

En 1922, Félix Camerman, « As des As » de la 1ère guerre mondiale, va collaborer avec le Général Saconney à l'Aviation Marchande pour l'établissement du réseau aérien.



Félix Camerman

Il est en inspection aéronautique, du 25 au 27 juillet 1923, dans le pays rhénan, puis, du 29 novembre 1923 au 16 décembre 1923, au Maroc, enfin le 17 décembre il part en Algérie pour 2 jours.

Le 8 mai 1924, il reçoit le brevet d'observateur en avion.

Les 9 et 10 mai, il retourne en Algérie. Du 16 au 19 juin, il est en Alsace. Il est de nouveau en inspection, du 17 au 25 novembre en Algérie, puis du 26 au 28 novembre en Tunisie.



brevet d'observateur en avion

Le 20 mars 1925, il est nommé Général de Brigade.

Le10 avril 1925, il est maintenu dans son emploi d'inspecteur du matériel et des installations techniques de l'aéronautique.

Durant ses déplacements en Afrique du Nord, il met en place différents aéroports au Maroc, en Tunisie et en Algérie et organise le fonctionnement des lignes aériennes.

1er août 1925 il est inspecteur des essais pratiques et techniques de l'Aéronautique

Le 5 novembre 1926 il reçoit la médaille commémorative de Syrie.

Le 21 décembre 1926, il devient Commandeur, puis, le 20 décembre 1932, Grand Officier de la Légion d'Honneur

Par décret du 5 février 1929, il accède au grade de Général de Division, maintenu Inspecteur technique de l'aéronautique militaire.

Le 27 août 1931, il est nommé membre du Conseil Supérieur de l'Air pour l'année 1931. Il gardera ce poste pour les années 1932, 1933 et 1934, avec voix délibérative en 1934.



Commandeur
de la légion d'honneur

Il reçoit le rang avec prérogatives de Commandant de Corps d'Armée.
Placé en congés définitif le 3 septembre 1934, il décède à Dijon le 13 juillet 1935 à l'âge de 62 ans des suites d'une longue maladie.

Alain Mignard, dans la revue *Le Lucane* du CVCF, finit son article sur Saconney en lui rendant un hommage saisissant par ces mots : « Saluons avec respect et reconnaissance celui qui passe à la postérité par le cerf-volant qui porte son nom. ».



Grand officier
de la légion d'honneur

Durant toutes ses années, Jacques Théodore Saconney a reçu les décorations suivantes:



Commandeur
de la légion d'honneur



Chevalier
de la légion d'honneur



Officier
de la légion d'honneur



Grand officier
de la légion d'honneur



Syrie et Celicie



Commandeur de
l'ordre de l'étoile
(Roumanie)



Médaille du Maroc
(1909)



Officier d'académie
Officier instruction publique



Croix de guerre



Grand officier de la
Couronne d'Italie



Grand Officier
du Nicham iftikhar



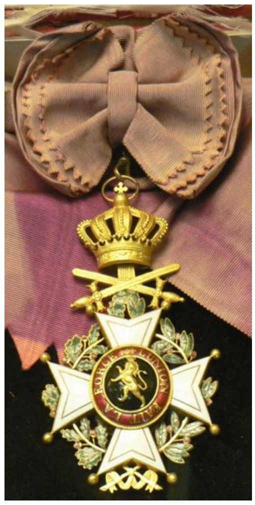
Commandeur de l'ordre
du Ouisam Alaouite
(Maroc)



Croix de 2eme
classe du mérite
militaire
(Espagne)



Croix de guerre Belge



Commandeur Ordre de
Léopold
(Belgique)



Ordre de saint anne
3eme classe
Russie



Commandeur Ordre de
l'empire britannique

Parmi toutes les activités de Jacques-Théodore Saconney, celle dont la trace reste la plus vivante est celle du CERF-VOLANT.. Jouet d'enfants, il est vrai, mais quel jouet !

Ce « jouet » a permis de découvrir la météorologie, la métrophotographie, la photographie aérienne. Il a été utilisé aussi bien par les civils que par les militaires. S'il est à la base de l'Aviation en raison de sa voilure, n'est-ce pas Monsieur G.Voisin !, il a également rendu service à la Marine.

Gardons encore longtemps ce jouet qui rend les enfants tellement heureux.

Ne laissons pas dans l'oubli ces grands hommes, SACONNEY, CODY, CONYNE, GOMES, STREIFF, etc…

Alors, allons sur le pré et lançons dans le ciel cet objet porteur de tant de bonheur. Je suis sûr que tous ces hommes, constructeurs ou amateurs passionnés, connus ou non, qui nous ont précédé, lorsque le vent se fait un peu discret, se réunissent et de concert font que notre cerf-volant vole, vole vole, vole, ……

⌘⌘⌘

Remerciements à:

Mr Jean Lech Saconney

http://jn.passieux.free.fr/html/Aviatik_CI.php